Cena 10 zł

P

10 – 17 maja
1947

ROK II
Nr 19–(47)

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY DLA MŁODZIEŻY

SAMOLOTY MINIONEJ WOJNY

W numerze: „Samoloty brytyjskie"

Na zdjęciu: Vickers Supermarine „Spitfire"



Rozkopaczów

(p) Minął już początek maja pełen świąt narodowych, uroczystości i słońca. Święta te były podsumowaniem naszych dotychczasowych osiągnięć w pracy nad odbudową kraju. Pozostały w naszych sercach i umysłach jako dni radosne i bezchmurne.

A jednak... Jednak we wsi Rozkopaczów, powiatu Lubartowskiego rozległy się strzały, które szerokim echem obiegły Polskę.

Gdy po 1-szo majowej demonstracji chłopi powracali do swych domów, z przydrożnego lasku odezwał się trzask broni maszynowej. W piach przydrożny padło siedmiu młodych chłopców. Poległ wśród nich partyzant wsławiony w walkach z Niemcami. Został zabity zdemobilizowany z wojska sierżant. Padli od kul zbrodniarzy z bandy „Uskoka" i „Jastrzębia".

Sprawa ta poruszyła cały naród polski, sprawa ta obchodzi głęboko i nas, młodzież lotniczą. Ci co zginęli to nasi rówieśnicy. Tak samo młodzi jak my, tak samo radośni i kochający słońce i życie. Być może padł wśród nich nasz przyszły kolega — pilot, przyszły pracownik skrzydlatej braci. Zamordowano siedmiu naszych braci z wielkiej rodziny polskiej młodzieży. Pamiętamy o ich śmierci i pamiętać będziemy.

Bandyci wydali na siebie wyrok śmierci. Nie ma dla nich żadnego wytłumaczenia — amnestia dawała im możność powrotu do normalnego życia, gdyż dała ją 55 000 ludzi. Nie ma dla nich i być nie może pobłażania i litości.

Śmierć kolegów nie zatrzyma nas w pracy, nie zatrzyma nas na drodze walki o urzeczywistnienie dążeń Polski Ludowej — żaden z nas nie zlęknie się bandyckich kul.

A morderców spotka kara. Sprawiedliwość usunie ich z naszego społeczeństwa, tak jak czyny wymazały ich już dziś ze wszystkich serc i umysłów.

NOCNY LOT

BOLESŁAW STAŃSKI

Zdawałoby się, że Szczypiorno nie posiada nic wspólnego z lotnictwem. A jednak...

A jednak posłuchajcie.

Spotkałem porucznika Mariana D. zwyczajnie i nieoczekiwanie przed gmachem poczty w Kaliszu. Raczej spodziewałbym się spotkać śmierć lub diabła, ale lotnika w Kaliszu?...

— Cóż Ty tutaj robisz?
— A Ciebie skąd przyniosło?
— Co porabiałeś po powstaniu?
— Jedź ze mną to się dowiesz.
— Dokąd?
— Do Szczypiorna. Tylko sześć kilometrów. Wrócisz wieczorem.

Odmówić nie mogłem. Nie widziałem Mariana kilka lat. Przygodnie spotykaliśmy się podczas okupacji w Warszawie, ale nie było wtedy ani czasu, ani możności składania sobie wizyt.

Pojechaliśmy ładnym ciężarowym Dodgem we trzech w przedniej kabinie, ale że jeszcze nie spotkałem milicjanta, który by lotnikom w samochodzie zwracał uwagę, więc szczęśliwie dojechaliśmy do stacji maszyn rolniczych i traktorów, na której „siedzi" obecnie Marian. Gdy już opowiedzieliśmy sobie o naszych ostatnich popowstaniowych przeżyciach, zaczęliśmy wspominać o starych, jeszcze przedwrześniowych dziejach. Wreszcie wspomnieliśmy dodatki lotnicze za loty nocne (przez żony lotników nazywane „zaloty nocne").

„...Otrzymałem rozkaz wykonania nocnego lotu — ciągnął Marian, — z Okęcia do Dawigródka Fokkerem trzymotorowym. Miałem sześciu ludzi załogi, dość przygodnie zebranej, gdyż wielu chciało tylko odlatać swoje trzydzieści godzin na miesiąc, ażeby otrzymać dodatek lotniczy.

Noc była cicha, spokojna. Trochę chmur na horyzoncie. Bezksiężycowa. Wystartowaliśmy dobrze. Wzięliśmy kurs. Osiągnąłem 1 000 m. Zaczynało się robić nudno, jak zwykle podczas szkolnego, długiego nocnego lotu, kiedy tylko trzeba patrzeć na słabo oświetlone przyrządy pokładowe, na „wasserwagę" i inne herezje mechaniczne.

Dość, że mi się znudziło to wytrzeszczanie ślepiów, więc wyłączyłem oświetlenie i leciałem „na oko" — na horyzont, gdzie obrałem sobie świecący punkcik.

Nie pamiętam jak długo lecieliśmy.

Leciało się i leciało. Silniki głucho dudniły w kabinie, wszystko się miarowo trzęsło i trzęsło...

Nagle — ni stąd ni zowąd maszyna poszła piką w dół, na łeb i zaczęła się kręcić w lewo. Przestraszyłem się!

Próbuje sterami — nic. Wyłączam motory — nic.

Daję pełny gaz — też nic. Cholera jasna! Nic i nic. Kręci się w kółko.

Wyłączam motory i kontroluję sterami — też nic, kręci się dalej w lewo i ani drgnie. Tylko w lewo i w lewo.

Daję pełny gaz i kontroluję sterami i znów to samo.

Oblał mnie zimny pot...

Na wysokościomierzu już 600 m.

Korkociąg?

Ster się urwał?

Krzyczę więc do załogi: „Skakać"!

Słyszę, jak dowódca samolotu powtarza rozkaz, ktoś skacze, potem cisza, potem hałas i krzyki i znów ktoś skacze, a maszyna ciągle się kręci w lewo, jak gdyby ją urzekło.

Nagle przychodzi na mnie olśnienie!

To się zdarza... czasami... w powietrzu...

Przerwał na chwilę. Powoli wychylił kufel piwa, a robi to naprawdę z dużym wdziękiem, którego mu jeszcze przed wojną zazdrościłem, zagryzł powoli kawałkiem gorącej kiełbasy, może jeszcze świątecznej, potem schwycił kęs bułki, pożuł przez chwilę i jak gdyby chciał spojrzenia naszych oczu dłużej na sobie przytrzymać, jeszcze chwilę poczekał...

„...Olśnienie!"

Bo pomyślałem sobie, że jeżeli przeklęty Fokker, który ma trzy motory kręci się jak zwariowany

w lewo, to jeżeli ja mu dwa motory zamknę, a dam pełny gaz trzecim, z lewej strony, to przecież, do cholery, powinien się wyprostować.

I jeszcze zanim skończyłem myśleć już prawą ręką zdławiłem dwie dźwignie, a pociągnąłem trzecią. Powo'i, powoli, coraz większy gaz...

I nagle czuję, że coś mnie w siedzenie wgniata, że maszyna wydziera się za sterami, więc...

...więc udało się wyrównać...

Na wysokościomierzu było już 150 metrów.

Ale zdaje mi się, że ster wysokościowy się oberwał, nie działa.

Ostrożnie lewą ręką chwieję na boki wolantem, broń Boże nie naprzód i nie w tył, delikatnie operuję prawą ręką na dźwigniach gazu...

Bez steru też dolecę...

Byle ostrożnie, byle de'ikatnie. Dam sobie radę.

Powolnym, mdłym skrętem wyprowadzam maszynę na kurs powrotny i w tym momencie, kiedy cały pogrążony jestem w dokładnym prowadzeniu maszyny bez steru wysokości, czuję coś mokrego na policzku i czyjś szybki, gorący oddech. Odwracam głowę... To radiotelegrafiście zachciało się całować z radości. W oczach coś mu się szkli, a gębą całą się śmieje szeroko...

Został. Nie wyskoczył. Bez słów cieszę się z nim razem. Boję się odezwać, bo nuż wpadniemy w to błędne koło: w lewo, w lewo, w lewo... Słyszę jak mówi: „i major Płachta został, nie skakał i Franek też". I znów ten mokry pocałunek. Ze szczęścia gorący, a mokry od łez. Ze szczęścia, że nie trzeba było skakać w nieznaną czerń nocy, że poczciwy Fokker (piętnastka) znów równo leci.

Wracamy na lotnisko...

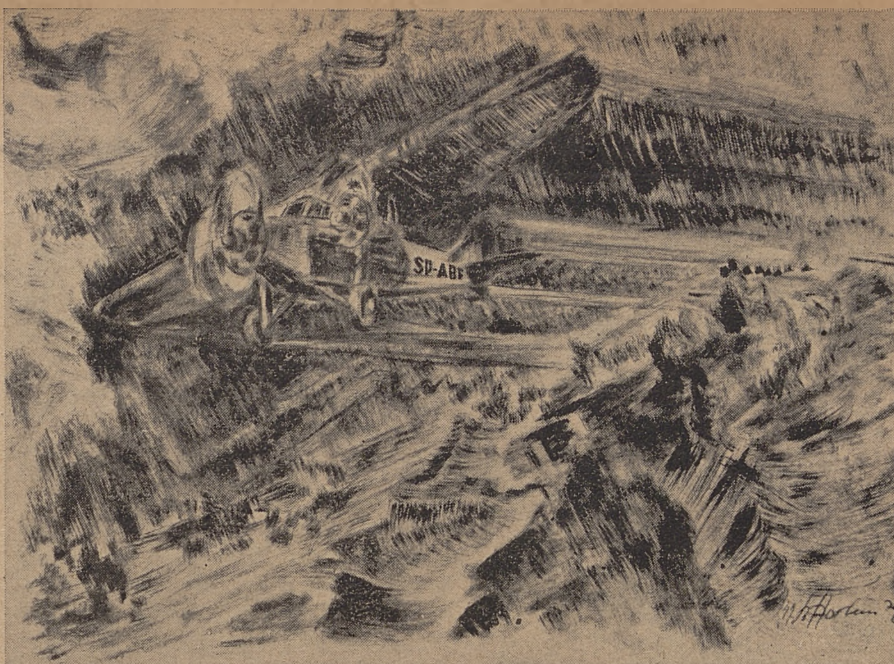
Znowu przerwał na chwilę opowiadanie i popatrzył uważnie przez okno.

„...Dociągnęliśmy szczęśliwie do lotniska. Podchodzę znad „LOTU", jestem na dziesięciu metrach, a tu pod nami wyrywa „Karaś", a ze startu sypią się na nas czerwone światła, rakiety, gwiazdy.

Każę świecić i mrugać wszystkimi sygnałami, że przecież ląduję przymusowo.

Zdaje mi się nawet, że krzyczałem głośno, że nie mam steru wysokościowego, jak gdyby to coś miało pomóc.

Ale lądowania nie przerywam.



Niech się dzieje co chce.

Muszę wylądować. Muszę.

Czy oni tam na starcie chcą, czy nie chcą.

„Karaś" uciekł gdzieś w bok, a ja czuję, że koła mojego poczciwego Fokkera powoli muskają trawę lotniska, zaczynają się toczyć.

Spokojnie, spokojnie. Nie ściągam steru.

Maszyna i tak ciężka na ogon, sama opadnie.

I wreszcie siedzę!

Roluję pod hangar. Pięć minut pracy na małych obrotach dla ochłodzenia silników...

Wreszcie wyłączam motory. Wysiadam. Obchodzę maszynę... I...

Ster jest na swoim miejscu! Ruszam nim: rusza się doskonale!

Czuję, że mnie zatyka.

Idę me'dować dowódcy, że nie wykonałem lotu, bo wpadłem w korkociąg, że kazałem skakać, że dwóch ludzi wyskoczyło: por. Rylski i strzelec, że z resztą załogi przyleciałem z powrotem na lotnisko.

Nazajutrz Komisja Techniczna męczyła samolot na wszystkie strony, mierzyła go, sprawdzała, stukała, skrobała, fotografowała i nic.

Maszyna była w porządku!

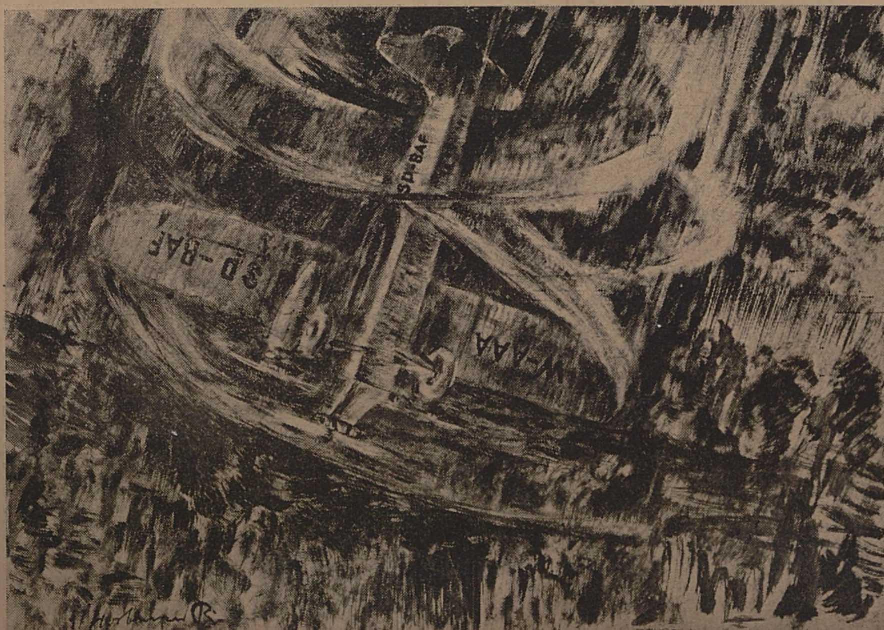
Poleciałem ją ob'atać. Omal, że nie wyczyniłem na tym Fokkerze akrobacji. I nic. Wszystko było w porządku.

Zresztą, taki ważniak z Komisji Technicznej, który na niej latał, też nic nie znalazł.

Dopiero w trzy tygodnie później, kiedy ze swym dowódcą zastanawialiśmy się nad przyczynami mojego wypadku, a kpt. Floryanowicz był morowym chłopem, mogliśmy trochę, choć nie wszystko, zrozumieć.

Winą był fałszywy horyzont. Prawdopodobnie lecąc na oko obrałem sobie punkt świetlny na horyzoncie, który był ty'ko odbiciem na chmurze jakiegoś światła i zwyczajnie przeciągnąłem maszynę. Zresztą było nudno i mogłem się zdrzemnąć.

W każdym razie po tej rozmowie zmieniła się radykalnie instrukcja nocnych lotów. Do instrukcji wszedł fałszywy horyzont. Było to pozytywne osiągnięcie z owego nieszczęśliwego przypadku.



Czy jutro będzie pogoda?

RZUT OKA WSTECZ

WŁADYSŁAW PARCZEWSKI, mgr.

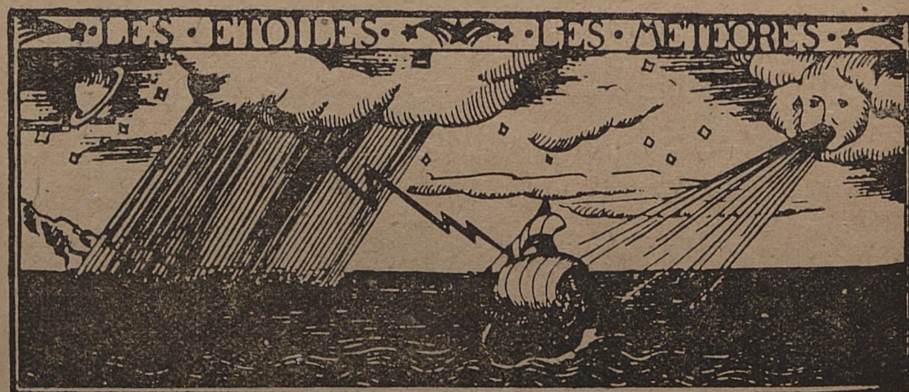


Na zakończenie cyklu pogadanek, pod ogólnym tytułem „Czy jutro będzie pogoda?", warto kilka słów poświęcić omówieniu dróg, jakimi kroczyła meteorologia, zanim ogarnęła swym zasięgiem całokształt zagadnień pogodotwórczych. Początkowo meteorologia — a ściślej ludzie interesujący się z tych czy innych wględów pogodą — gromadzą spostrzeżenia i skrzętnie je notują. Po tym okresie, który można by nazwać okresem obserwacji, przystąpiono do porządkowania nagromadzonych materiałów, oraz do wyszukiwania przeciętnych cyfr z poczynionych obserwacji. Obliczono średnią roczną, miesięczną, dobową temperatury, ciśnienie, wilgotność itp. Wyniki otrzymane tą drogą zawiodły pokładane w nich nadzieje, mimo to z braku lepszych metod badania atmosfery posługiwano się nimi przez długie lata. Począwszy od połowy XIX wieku rozpoczęto coraz częściej stosować do wyjaśnienia zjawisk atmosferycznych prawa fizyki, pozwalające nieomylnie wyjaśniać coraz to nowe zagadki, kryjące się we wnętrzu oceanu powietrznego. Prześledźmy kolejno, w telegraficznym skrócie, wszystkie trzy powyżej podane okresy rozwoju meteorologii.

Najstarsze z zachowanych pomników pisma ludzkiego zawierają wzmianki o pogodzie, od najdawniejszych bowiem czasów interesował się człowiek kaprysami pogody, od których zależny był jego byt materialny, a często i życie. Już na 40 wieków przed narodzeniem Chrystusa zajmowali się Babilończycy spisywaniem kronik pogody na kamiennych tabliczkach (300 z nich znajduje się w British Muzeum w Londynie). Mimo tak wczesnego zainteresowania się atmosferą, pomimo codziennych obserwacji, ciągnących się poprzez tysiąclecia, uczeni nie potrafili wyjaśnić sobie praw, które rządzą pogodą. Każda zmiana pogody wydawała się im przypadkową, tajemniczą i dlatego przepisywali ją bezpośrednim działaniom bóstwa. Taki stan trwał do późnego średniowiecza.

W Polsce, pojawiły się również w prastarych księgach pierwsze wzmianki o pogodzie. Najstarsza z nich odnosi się do niezwykle ostrej zimy, która miała miejsce w 940 roku, a więc jeszcze przed wejściem Polski do rodziny narodów chrześcijańskich. Wraz z rozwojem kulturalnym kraju zaczęli się pojawiać uczeni, którzy między innymi zainteresowali się zjawiskami atmosferycznymi.

W dawnych czasach meteorologia nie istniała jako samodzielna gałąź nauki. Łączono ją zwykle z przedmiotami pokrewnymi, jak fizyka, astronomia... Mając to na uwadze, możemy jako jednego z pierwszych meteorologów polskich uznać Ciołka, wybitnego uczonego średniowiecza, zwanego też po łacinie Citellionem. Ciołek urodzony w roku 1236, interesował się przede wszystkim optyką atmosferyczną, wyjaśniając między innymi powstanie tęczy. Swoje doświadczenia optyczne przeprowadzał w okolicy Krakowa, przy mogile Krakusa. Lud, patrząc na owe niezwykłe doświadczenia uważał go za czarnoksiężnika. Zdaje się, że popularna postać mistrza Twardowskiego z jego osoby bierze początek. Jedno jest pewne, że Twardowski podobnie jak i Ciołek zajmował się doświadczeniami optycznymi, używając do nich czarodziejskich, jak mniemał ówczesny lud, zwierciadeł. Zainteresowania meteorologiczne Ciołka ograniczały się jednak do wąskiego odcinka optyki atmosferycznej. Systematyczne obserwacje stanu pogody rozpoczęli profesorowie Uniwersytetu Jagiellońskiego dopiero w pierwszej połowie XVI wieku. Wyniki powyższych obserwacji notowane były na marginesach t.zw. almanachów, będących czymś w rodzaju dzisiejszych kalendarzy wiejskich. Przejście od obserwacji nieinstrumentalnych do dostrzeżeń wykonywanych za pomocą przyrządów dokonał w Polsce ks. Bystrzycki, nadworny astronom Stanisława Augusta, wyszedłszy w roku 1779 na taras Zamku Królew-



Ilustracja ze starego dzieła, traktującego o meteorologii

skiego w Warszawie, by odczytać stan barometru i termometru. Od tego czasu dzień po dniu prowadził systematyczne dostrzeżenia przez lat 20. Godnym jego następcą okazał się Antoni Magier, profesor liceum warszawskiego, który zupełnie bezinteresownie wykonywał przez 25 lat (między 1803 a 1828 rokiem) obserwacje, urządziwszy sobie posterunek meteorologiczny w jednej z kamienic Starego Miasta (ul. Piwna 95).

Pomyślcie tylko sobie, być dobrowolnie przykutym do miejsca swego zamieszkania przez ćwierćwiecze. Dzień po dniu zrywać się wczesnym rankiem z łóżka, by już o godzinie 6-tej wykonać pomiary. Wracać po lekcjach czym prędzej do domu, by zdążyć poczynić pomiary o drugiej po południu i wreszcie jeszcze raz powtórzyć je o godzinie 10-ej wieczór. W roku 1829 Antoni Magier łamie nogę i zmuszony jest porzucić swą ukochaną pracę. Niezmordowany ten badacz w ciągu swych 25-letnich pomiarów wykonał około 28 000 odczytów termometru, tyleż odczytów barometru, hygrometru, deszczomierza, kierunku wiatru, oraz obserwacji stanu nieba. Łącznie wykonał on niemal 140 000 spostrzeżeń, przez nikogo za to nieopłacany, a nawet niedoceniany przez współczesnych. A przecież z wyników obserwacji Antoniego Magiera i ks. Bystrzyckiego została opracowana jedna z pierwszych na świecie map klimatologicznych. Nie dla korzyści podjął się on tej pracy i nie o nie zabiegał, wiedział bowiem, że „gorliwy postrzegacz przynosi rzetelną korzyść dla spółczesnych i następnych pokoleń; myśl ta powinna wzbudzić w duszy jego najsłodszą rozkosz i stać się dostateczną pobudką do ścisłego wykonywania tego obowiązku".

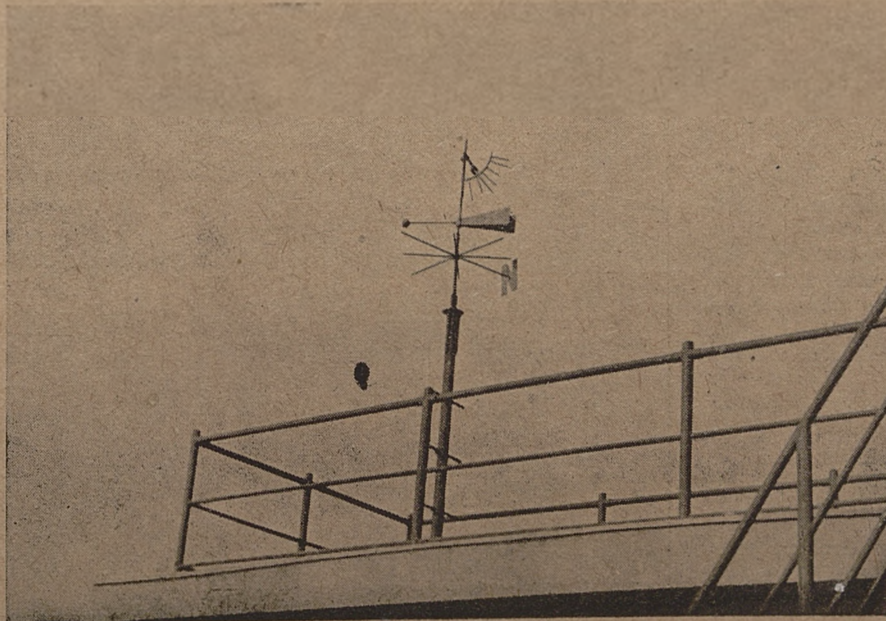
Polska niemal **pierwsza na świecie** rozpoczęła instrumentalne obserwacje meteorologiczne, ubiegły ją bowiem pod tym względem jedynie Włochy. Wśród pierwszych 9-ciu stacji na świecie, dokonywujących obserwacje instrumentalne znajdują się 3 stacje polskie, mianowicie: Warszawa na drugim miejscu (pierwsze miejsce Florencja), Wrocław na piątym i Gdańsk na siódmym. Powiększa się w szybkim tempie ilość stacji meteorologicznych, co przyczyniło się do nagromadzenia niesłychanie obfitego zasobu spostrzeżeń. Zestawiane z nich przeciętne wyniki liczbowe nie były wystarczające do uzyskania danych, potrzebnych do przewidywania pogody — tego najistotniejszego zagadnienia meteorologicznego. Wprawdzie już na 500 lat przed narodzeniem Chrystusa wywieszane były na rynku miast greckich pierwsze komunikaty meteorologiczne, stwierdzały one jednak raczej stan pogody, a nie mówiły o przewidywaniu przebiegu pogody w najbliższej przyszłości. Zagadnienie prawidłowego przewidywania pogody rozwiązane zostało dopiero z chwilą pojawienia się w pierwszej połowie XIX wieku nowej gałęzi meteorologii, zwanej meteorologią synoptyczną lub po prostu **synoptyką.** Synoptyka — jak to już wiecie — została ugruntowana, na podstawie praw fizyki, przez norweskiego uczonego V. Bjerknesa i jego współpracowników. Teoria przez nich opracowana jest stale doskonalona i uzupełniana zarówno teoretycznie jak i doświadczalnie. Meteorolodzy polscy skupieni w Wojskowej Służbie Meteorologicznej, w Wydziale Osłony Lotniczo-Meteorologicznej Polskich Linii Lotniczych „Lot", oraz w Państwowym Instytucie Hydrologiczno - Meteorologicznym dorzucają cegiełkę po cegiełce do ogólnoświatowych poczynań i badań meteorologiczno - synoptycznych.

Cykl naszych pogadanek z meteorologii lotniczej dobiegł końca. Nie wszystkie zagadnienia związane z pogodą zostały w nich omówione. Nie była poruszana szerzej sprawa oblodzenia samolotów, występowania burz, przejrzystości powietrza, prądów pionowych itp.

Nie sądźcie jednak, że te tak ważne z lotniczego punktu widzenia sprawy zostały potraktowane po macoszemu. Nic podobnego. Chodziło po prostu o to, aby podać Wam w możliwie najkrótszym czasie wiadomości niezbędne do zrozumienia istoty zmian pogody w naszych szerokościach geograficznych. Dopiero obecnie, kiedy macie opanowane ABC — meteorologia będziemy mogli zabrać się do pogłębiania poszczególnych zagadnień lotniczo-meteorologicznych. To też tych z Was, których nie znużyło zgłębianie mądrości pogodowych zawiadamiam, że mimo zakończenia cyklu pogadanek p. t. „Czy jutro będzie pogoda?", będę im naprzykrzał się od czasu do czasu z rozmowami na temat nieomówionych zagadnień lotniczo - meteorologicznych.

Na razie żegnam i dziękuję za wyrozumiałość jaką okazywaliście dla tej nowej dla Was gałęzi wiedzy lotniczej.

W. Parczewski
meteorolog - synoptyk





Samoloty minionej WOJNY

SAMOLOTY BRYTYJSKIE

Lotnictwo brytyjskie odegrało w drugiej wojnie światowej wielką rolę.

Anglia spodziewała się ataku ze strony Niemiec i rozbudowa lotnictwa została podjęta w 1934 roku. Czas ten jednak był zbyt krótki i z chwilą wybuchu wojny niemiecka Luftwaffe znacznie przewyższała liczebnie R. A. F. Anglia jednak miała poważne atuty: uzbrojone w 8 karabinów maszynowych myśliwce, system radiolokacji i silne uzbrojenie bombowców w postaci obrotowych wież z czterema karabinami maszynowymi.

Punktem zwrotnym w wojnie była Battle of Britain, gdzie załamała się ofensywa niemiecka (2 300 zestrzelonych samolotów Luftwaffe). W 1941 r. trwała walka o drogi konwojowe, zaś z chwilą rozpoczęcia ataku niemieckiego na Z. S. R. R., R. A. F. dociera już do Bałtyku. W tym czasie wchodzą w użycie ciężkie bombowce Stirling i Halifax, a następnie Lancaster. W 1942 r. wprowadzono eskadry „Pathfinder" specjalnie szkolone do bombardowania i złożone z wyborowych pilotów. Przeprowadzały one nocne naloty na Ruhrę, Hamburg i Berlin. Nie można również pominąć milczeniem akcji lotnictwa brytyjskiego na Bliskim i Dalekim Wschodzie.

Ilość zrzuconych bomb mówi sama za siebie: w 1941 — 32 500 ton, w 1943 r. — 155 000 ton, zaś w 1944 r. około 640 000 ton.

Również wzrost produkcji był bardzo znaczny: samoloty myśliwskie od 100 miesięcznie do 1 045 w kwietniu 1944 roku.

Rok 1944 przynosi niemieckie bomby latające, które zwycięsko zwalczają samoloty Tempest i Meteor. Z wyrzuconych 9 300 bomb latających tylko 5 900 przeleciało kanał La Manche.

ORGANIZACJA: Lotnictwo brytyjskie jest podzielone na poszczególne Dowództwa (Command). Podział oparty jest na założeniach częściowo geograficznych, częściowo funkcyjnych, mianowicie: Bomber Command, Coastal Command, Allied Expeditionary Air Force, Flying Training Command, Transport Command, Maintenance Command.

SPRZĘT. — Opis sprzętu jest podany w kolejności, w jakiej poszczególne samoloty wchodziły do akcji.

SAMOLOTY MYŚLIWSKIE, będące w pierwszej linii:

Hawker „Hurricane". — Jest bez wątpienia najbardziej zasłużonym samolotem myśliwskim Wielkiej Brytanii. Zasługi w Battle of Brittain dzieli on z samolotem Spitfire, lecz jest to pierwszy samolot R. A. F. o nowoczesnych kształtach. Samolot ten brał udział w walkach na wszystkich frontach, w warunkach arktycznych, jak i w gorącym klimacie południowym na Pacyfiku. Pierwszy prototyp ukazał się w 1937 r., silnik Rolls Royce Merlin II (moc startowa 1 065 KM).

Najbardziej rozpowszechnionym jest Hurricane Mk II. Posiada on kilka wersji. Hurricane Mk IIA jest uzbrojony w 8 karabinów maszynowych kal. 7,7 mm. Przypuszczalnie typ ten posiada najwięcej zestrzałów w czasie wojny. Wersja Hurricane Mk IIB była początkowo uzbrojona w 12 karabinów maszynowych kal. 7,7 mm, lecz została przebudowana i przystosowana do podnoszenia 240 kg bomb z zachowaniem 8 karabinów maszynowych. Samolot ten ma duże zasługi w zwalczeniu ofensywy Rommla na Aleksandrię. Wersja Hurricane Mk IIC była zaopatrzona w 4 działka 20 mm. Niektóre z nich zostały przystosowane do warunków tropikalnych i używane do akcji o dużym zasięgu. Były one zaopatrzone w odrzucalne dodatkowe zbiorniki paliwa. Wersja Hurricane Mk IID zw. Canopener była specjalnie przystosowana do zwalczania czołgów i zaopatrzona w dwa działka przeciwczołgowe Vickersa „S" kal. 40 mm. Wersja Hurricane Mk IIE była ulepszoną wersją C, przystosowaną do współpracy z piechotą. Typ **Sea-Hurricane** był zasadniczo wersją IIC, zaopatrzoną w wychwyt do lądowania i posiadającą składane skrzydła. Używana była do działań z lotniskowców. Wreszcie typ Hurricane X był wersją B budowaną w Kanadzie. Konstrukcja: dolnopłat metalowy, skrzydło trójdzielne, dwudźwigarowe. Dźwigary z kątowek i pasa blachy duralowej z otworami. Kadłub skorupowy kryty płótnem. Stateczniki i wyważone aerodynamicznie stery, pokryte płótnem. Silnik w typie Mk II Rolls-Royce Merlin XX (moc startowa 1 500 KM).

Vickers-Supermarine „Spitfire". — Jest to najsławniejszy i najbardziej udany samolot, jaki wyprodukowała Anglia na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia. Mało samolotów osiągnęło taki rozgłos w kołach fachowców, jak ta rasowa maszyna myśliwska, która pojawiła się w marcu 1936 roku. Od tego czasu, w licznych wersjach samolot ten jest w dalszym ciągu jedną z najbardziej wartościowych maszyn bojowych. Maszyna ta, jako typ Mk I (silnik Rolls-Royce Merlin, II 1 030 KM na 4.900 m), bierze udział w Battle of Brittain. Samolot Spitfire Mk III, różni się ściętymi skrzydłami i silnikiem. Najczęściej w czasie wojny były używane następujące typy: Spitfire Mk V w walce w Afryce, na Bliskim Wschodzie, na Malcie i w Japonii.

Typ ten posiada parę wersji. Spitfire Mk VC posiada silnie zwężone końce

rozpiętość m	12,20
długość m	9,58
powierzchnia nośna m²	23,8
wydłużenie skrzydła	6,2
ciężar pustego kg	-
ciężar w locie kg	2720
obciążenie płata kg/m²	114
obciążenie mocy kg/KM	1,8
szybkość na wysokości	540 / -
zasięg km	670
pułap m	10800
uzbrojenie 4 działka 20 mm 240 kg bomb	

Hawker „Hurricane" Mk IIC

skrzydeł. Samolot ten był używany do współpracy i ochrony samolotów amerykańskich typu Marauder B 26 i wykazał duże zalety w walce z Focke-Wulfami 190, w czasie lotów nad Francją i półn.-zachodnimi Niemcami. Typy Spitfire pomiędzy V i IX są przeważnie próbne lub budowane w małych ilościach, na których dokonywano próby montażu specjalnych silników dla dużej lub małej wysokości, różnego zestawienia uzbrojenia i t. p. Spitfire VII bierze udział w walkach w Egipcie. Typ Spitfire IX posiada dwie wersje: myśliwiec o dużym pułapie i myśliwiec o średnim pułapie. Początkowo wersja przeznaczona do walki na średniej wysokości posiadała krótszy kadłub i ścięte skrzydła, lecz ujednostajnienie obu tych wersji spowodowało zdezorientowanie nieprzyjaciela i przyniosło mu dużo strat. W budowie typy te mało różnią się od Mk I. Kadłub owalny, skorupowy, pokrycie alcladem. Usterzenie stałe kryte blachą, ruchome płótnem (Mk V). Typ Spitfire Mk IX jest całkowicie metalowy. Skrzydło jest jednodźwigarowe. Na krawędzi natarcia keson krawędź spływu z żebrami, pokrycie jest tu cieńsze. Typ Spitfire Mk IX posiada silnik Rolls - Royce Merlin 61 (moc startowa 1 375 KM) z dwustopniową sprężarką. Dwa wloty chłodnicy pod skrzydłami. Śmigło 4-ramienne samonastawne. Pojedyncze rury wydechowe zastąpiono zbiorczymi (po trzy cylindry). Spitfire Mk V rozp. 11,22 m, dł. 9,12 m, silnik Rols-Royce Merlin XLV (1 210 KM na 5 600 m), Spitfire IX rozp. 11,22 m, dł. 9,45 m, silnik Rolls - Royce Merlin 61 (1 375 KM na 7 600 m). Uzbrojenie obu typów: 4 karabiny maszynowe kal. 7,7 mm i 2 działka 20 mm w skrzydłach. Typ Spitfire Mk IX nie bierze bomb, podczas gdy typ Mk V może być przystosowany do zamontowania 110 kg bomb. Typ Seafire jest oparty na Mk V, posiada wychwyt i składane skrzydła, używany na lotniskowcach. Spitfire Mk XIV bierze udział w inwazji i zwalcza skutecznie latające bomby V1. Posiada on dłuższy kadłub i wciągane kółko ogonowe. Silnik 2 000 KM, uzbrojenie 4 działka 20 mm, śmigło 5-ramienne, ciężar w locie 3 600 kg, pułap 12 000 m.

Boulton - Paul „Defiant". Jedyny jednomotorowy myśliwiec, którego załogę stanowiło dwóch ludzi i który nie posiadał stałego uzbrojenia. Samolot ten odznaczył się w czasie walki we Francji, kiedy 29 maja 1940 r. nad Dunkierką dywizjon samolotów tego typu zestrzelił 37 maszyn nieprzyjacielskich bez własnych strat. Niemcy mylili się często, biorąc samolot Defiant za Hurricane'a i atakując go z tyłu lub z boku, gdzie dostawali się niespodzianie pod ogień ruchomej wieży zaopatrzonej w 4 karabiny maszynowe kal. 7,7 mm. Moc jednak ognia tego samolotu okazała się za słaba na dłuższy dystans i został on przemianowany na nocnego myśliwca. Jako nocny samolot myśliwski Defiant brał przez dwa lata udział w wojnie, następnie jednak z powodu małej szybkości przebudowano go, usuwając wieżę. Został przeznaczony do celów szkolnych i do holowania szybowców.

Konstrukcja: dolnopłat całkowicie metalowy, pokrycie metalowe pracujące, kadłub skorupowy. Silnik Rolls-Royce Merlin XX (moc startowa 1 280 KM). Części kadłuba obok ruchomej wieży opuszczane.

(c. d. n.)

Vickers Supermarine „Spitfire" Mk I

rozpiętość m	11,25
długość m	9,15
powierzchnia nośna m²	22,5
wydłużenie skrzydła	5,6
ciężar pustego kg	-
ciężar w locie kg	2600
obciążenie płata kg/m²	118
obciążenie mocy kg/KM	2,5
szybkość na wysokości	590 / 5640
zasięg km	–
pułap m	12000
uzbrojenie	8 km 7,7 mm

Boulton Paul „Defiant"

rozpiętość m	12,05
długość m	10,68
powierzchnia nośna m²	23,2
wydłużenie skrzydła	6,25
ciężar pustego kg	-
ciężar w locie kg	3400
obciążenie płata kg/m²	146
obciążenie mocy kg/KM	2,6
szybkość na wysokości	480 / –
zasięg km	930
pułap m	8500
uzbrojenie	4 km ruchome w wieży 7,7 mm

Przepraszamy wszystkich naszych Prenumeratorów i Czytelników za opóźnienie, z jakim ukazał się numer 17-18 tyg „Skrzydła i Motor". Opóźnienie to spowodowane zostało przyczynami technicznymi

Następny 20 (48) numer tyg.

„SKRZYDŁA i MOTOR"

przyniesie między innymi

SAMOLOTY BRYTYJSKIE – dalszy ciąg
FANTASTA – GENIUSZ: LEONARDO DA VINCI
MODEL WODNOSAMOLOTU PAW – 2 bis
MEDYCYNA LOTNICZA – O DALTONIŹMIE

Każdy członek Ligi Lotniczej prenumeratorem »Skrzydeł i Motoru«!

Z KRAJU

KOMUNIKAT

Ośrodka Szkolnego Szybownictwa w Polichnie

Terminy kursów.

Kursy szkolne do I i II stopnia wyszkolenia szybowcowego.

1.V. — 31.V. b. r. kurs szkolny do p-kat „A“ i „B“ pil. szyb.
1.VI. — 30.VI. b. r. kurs szkolny do p-kat „A“ i „B“ pil. szyb.
1.VII. — 31.VII b. r. kurs szkolny do p-kat „A“ i „B“ pil. szyb.
1.VIII — 31.VIII. b. r. kurs szkolny do p-kat „A“ i „B“ pil. szyb.
1.IX. — 30.IX. b. r. kurs szkolny do p-kat „A“ i „B“ pil. szyb.

Ponadto równolegle z kursami szkolnymi prowadzone są kursy treningowe za wyciągarką dla pilotów szybowcowych posiadających II-gi i III-ci stop. wyszk. szyb. Uczestnicy kursów treningowych w miarę istniejących, sprzyjających warunków atmosferycznych, będą mieli możność wykonania warunkowych lotów do III-go i ewentualnie do IV-go stop. wyszk. szyb.

Loty na kursach treningowych można wykonywać dorywczo, dojeżdżając na szybowisko w miarę wolnego czasu.

Zgłoszenia na kurs.

Podanie o przyjęcie na kurs należy przesyłać pod adresem Kierownictwa Ośrodka Szkolnego Szybownictwa w Polichnie, p-ta Chęciny w terminie 2-tygodniowym przed rozpoczęciem odnośnego kursu.

Do podania o przyjęcie na kurs szkolny lub treningowy należy załączyć:

1) Życiorys
2) 2 fotografie w form. paszportowym
3) Świadectwo badań lekarsko - lotniczych, ważne na rok bieżący (badania kandydatów przeprowadza dr. Balicki, zam. Kielce, ul. Słowackiego 23)
4) Świadectwo ukończenia wstępnego teoretycznego kursu szybowcowego (obowiązuje tylko kandydatów zgłaszających się na początkowe szkolenie).
5) Pisemne zezwolenie rodziców lub prawnych opiekunów z poświadczeniem autentyczności ich podpisów na odbycie kursu szybowcowego dla niepełnoletnich. Za pełnoletnich uważa się osoby, które ukończyły 18-cie lat. Podstawa Dz. U. R. P. Nr. 40 z 1945 r., poz. 223, art. 3, § 3.

Piloci przybywający na dalsze szkolenie lub trening winni przywieść ze sobą książki lub wykazy z poprzednich lotów szybowcowych.

Opłaty za szkolenie.

Szkolenie, wyżywienie i zakwaterowanie uczniów - pilotów odbywa się na koszt Ministerstwa Komunikacji Dep. Lotn. Cywilnego.

Uczniowie - piloci opłacają zł 1 000.— (tysiąc złotych) za 4-ro tygodniowy kurs pilotażu szybowcowego, tak szkolny, jak i treningowy, jako częściowy zwrot kosztów wyszkolenia.

Za loty treningowe na kursach dojazdowych nie przewidujących wyżywienia, opłata wynosi zł 300.— (trzysta złotych) za 1-miesięczny okres lotów.

W wypadku nie ukończenia przez ucznia kursu z jakichkolwiek bądź powodów, kandydatowi nie przysługuje zwrot wpłaconej kwoty za szkolenie lub trening.

Wszelkie opłaty winny być przesyłane pod adresem Kierownictwa Ośrodka Szkolnego Szybownictwa w Poznaniu, p-ta Chęciny, z góry po otrzymaniu zawiadomienia o przyjęciu na kurs.

Wyekwipowanie.

Uczniowie — piloci, zgłaszający się na kurs, winni ze sobą zabrać:
koc i 2 prześcieradła,
ubranie umożliwiające przebywanie i pracę na starcie,
przybory do jedzenia (łyżkę, nóż, widelec i garnuszek),
przybory toaletowe.

Odszkodowania.

Odszkodowania w razie nieszczęśliwych wypadków lotniczych uczniów - pilotów, ustalone zostały przez Min. Kom. D. L. C. w następujących wysokościach:

1) na wypadek śmierci zł 40 000.—
2) na wypadek stałego kalectwa zł 80 tysięcy.
3) w nieszczęśliwych wypadkach nie powodujących śmierci ani stałego kalectwa — zwrot faktycznych kosztów leczenia.

Dojazdy.

Uczniowie przyjęci na kurs dojeżdżają do st.kol. Kielce, skąd autobusem P. K. S. udają się do m. Chęciny (szybowisko Polichno znajduje się w odległości 2,5 km od m. Chęciny).

Odwołanie terminów kursów.

Kierownictwo Ośrodka Szkolnego Szybownictwa w Polichnie zastrzega sobie prawo odwołania lub przesunięcia terminów rozpoczęcia poszczególnych kursów.

Uwaga Redakcji.

Powyższe warunki obowiązują przy przyjęciach do wszystkich szkół i ośrodków szybownictwa na terenie Polski.

TAJEMNICZE SAMOLOTY NAD WARSZAWĄ

Mniej więcej od tygodnia nad Fortem Mokotowskim, gdzie mieściła się Redakcja Czasopism Lotniczych, obecnie przeniesiona na ulicę Krakowskie Przedmieście Nr 11, przelatują samoloty nieznanego typu.

Największe powagi spośród Simkarzy mokotowskich nie były w stanie ustalić typu, konstrukcji i pochodzenia tych samolotów.

Samoloty są pomalowane na kolor srebrny. Dolnopłaty dwusilnikowe z silnikami gwiaździstymi i chowanym podwoziem przelatują ze znaczną szybkością.

Niestety nie można ustalić ani przynależności państwowej, ani właściciel tych samolotów, gdyż latają bez znaków rejestracyjnych. Żadna z krajowych wytwórni lotniczych nie przyznaje się do nich.

Reporter nasz, który w poszukiwaniu klucza do rozwiązania zagadki zwrócił się do Dep. Lot. Cyw. Min. Kom. nie posiadając znaków rejestracyjnych tajemniczych samolotów nie mógł niczego ustalić. Okazało się jedynie, że zgodnie z przepisami prawa lotniczego samoloty nie posiadające żadnych znaków rejestracyjnych mogą być samolotami — piratami lub gangsterami.

W związku z wypadkami jakie miały miejsce we Francji, gdzie samoloty bez znaków rejestracyjnych zrzucały najrozmaitsze niebezpieczne przedmioty, o czym zapewne już wszyscy czytali — w Ekspresie Wieczornym, tym bardziej loty wspomnianych samolotów budzą obawy.

Ponieważ loty tych samolotów ogromnie niepokoją Simkarzy mokotowskich, co ujemnie wpływa na zdrowie naszych najbliższych czytelników, apelujemy tą drogą do właściwych czynników, aby zainteresowały się tym niecodziennym zjawiskiem. Przy okazji uprzejmie prosimy Klub Sprawozdawców Lotniczych, któremu na pewno zdrowie naszej młodzieży leży na sercu, aby przyłączył się do naszej akcji wyświetlenia tajemnicy samolotów, przelatujących nad południową częścią naszej stolicy.

Zwracamy się poza tym i do PT. Pilotów PLL „Lot“ o łaskawe informowanie naszej Redakcji telefonicznie, telegraficznie, lub listownie w wypadku spotkania w powietrzu tych tajemniczych maszyn. Zresztą można by zorganizować przez Wydział Propagandy PLL „Lot“ służbę informacyjno-meldunkową i przy pomocy biuletynu specjalnego informować naszą Redakcję o obserwacjach.

Spodziewamy się, że nasz apel nie pozostanie bez echa i już w następnym numerze będziemy mogli zaspokoić ciekawość zniecierpliwionych Simkarzy południowo-warszawskich.

Z OSTATNIEJ CHWILI

Do ostatniej chwili przed oddaniem numeru na maszynę nie otrzymaliśmy żadnych konkretnych informacji. Zaznaczamy konkretnych, gdyż posiadane z agencji J. P. P. czyli zasłyszanych na schodach kuchennych kina „Roma“ nie można uważać za miarodajne.

W każdym razie czynimy poważne wysiłki w celu uzyskania zupełnie pewnych i wyczerpujących informacji w związku z tajemniczymi samolotami.

OPERACJA GROM 11-bis

11)

Byli głodni i zmęczeni solidnie. Lecz okolica była pusta zupełnie. Z ciężkim westchnieniem kontynuowali swój marsz dalej. Las był duży, ciemny, ciągnący zda się bez końca. Słońce już było dość wysoko, kiedy drzewa zaczęły rzednąć, a spoza pni wyjrzała, nasycona światłem, przestrzeń. Ostrożnie wysunęli się z gęstwiny, czujnymi oczyma lustrując okolicę. Pustka. Tylko na polu czerniły się jakieś podejrzane plamy.

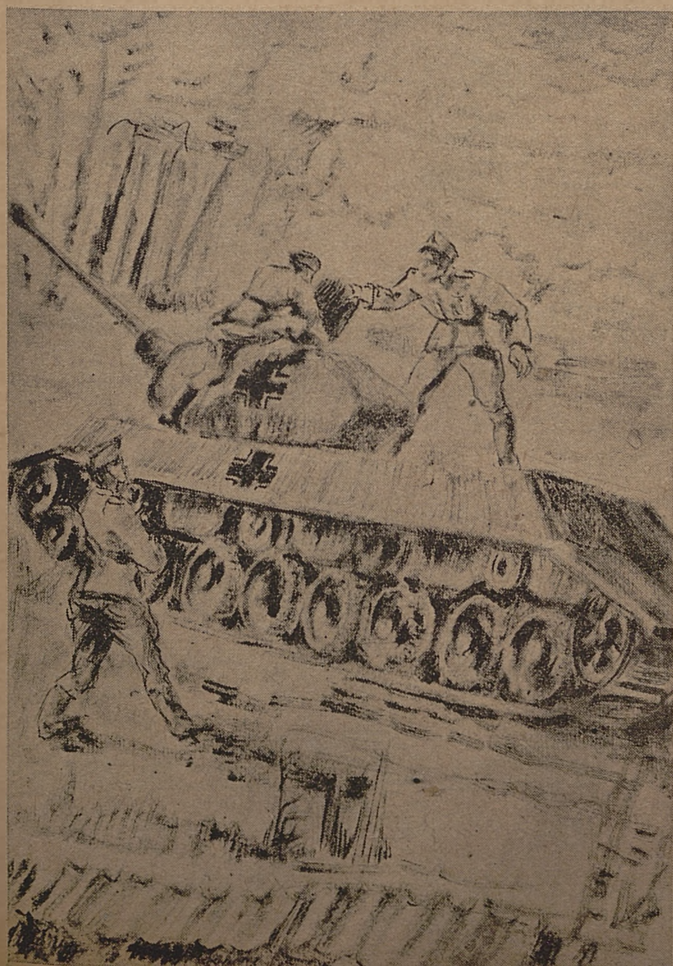
— Czołgi! — szepnął w pewnej chwili zdumiony Staszek. Przystanęli jak wryci nasłuchując, czy nie rozlegnie się złowrogi warkot. Lecz cicho było i spokojnie. Tylko dzięcioł wystukiwał coś w leśnej głuszy i górą niósł się głośny krzyk sprzeczających się ze sobą wron. Była to zbombardowana przez nasze szturmowce kolumna czołgów niemieckich. Wokół nie było nikogo. Niemcy uciekli.

— Musiało tu być gorąco! — pomyślał głośno Zakościelny. Zaczęli oglądać pobojowisko w poszukiwaniu czegoś dla siebie. Znaleźli całą skrzynię amunicji niemieckiej, kilka granatów i paczkę sucharów wojskowych.

Zaczęli zaspakajać głód, gdy uwagę ich zwrócił stojący na uboczu, samotny czołg niemiecki z otwartym lukiem. Od niechcenia zajrzeli do środka — był pusty i zupełnie nietknięty bombami i pociskami. Widocznie po prostu obsługa uciekła ze strachu.

Romek wszedł do środka i poprosił kolegów, by też zajęli miejsca. Nie mówiąc nic Romek włączył motor i stojący dotąd nieruchomo kolos, drgnął nagle i otoczył się błękitną smugą spalin. Zakościelny promieniał, a Stach i Zbyszek przypomnieli sobie nagle, że kiedyś mówił im Romek, że potrafi prowadzić czołg, a nawet samolot. Zanosiło się na solidną arabską awanturę. Mieli oto w czołgu wroga uciekać z jego terenu, mając za sobą nie byle jakie wyczyny, a za koszulą Romka, na samym sercu ukryte ważne plany operacyjne. (c.d.n.)







FRANCUSKIE NOWOŚCI LOTNICZE

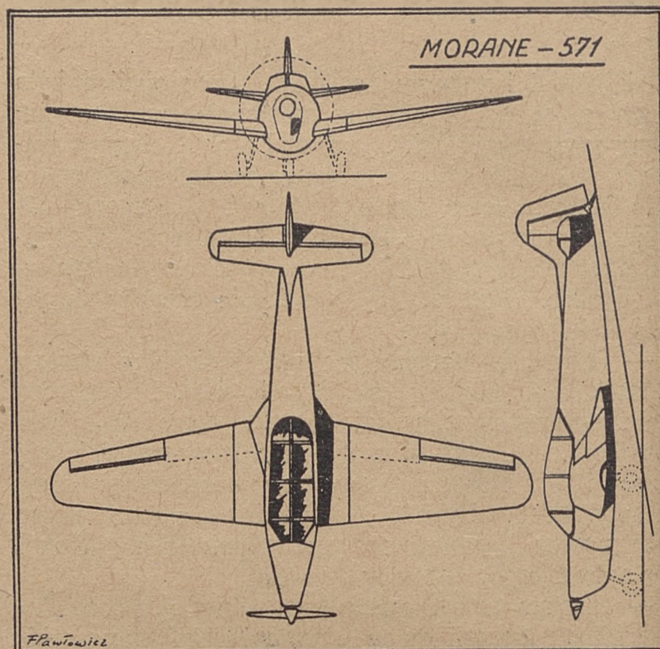
opracował FELIKS PAWŁOWICZ

SAMOLOT TURYSTYCZNY MORANE 571

Dolnopłat francuskich zakładów Morane — Saulnier, noszący nr 571 jest jedną z licznych konstrukcji francuskich uniwersalnego samolotu średniej mocy, przeznaczonego dla turystyki, treningu oraz szkolenia. Samolot ten wykonuje również pełną akrobację, nie ustępując w niczym samolotom treningowo-akrobacyjnym.

Posiada on cztery miejsca, umieszczone parami. Konstrukcja jest całkowicie metalowa. Usterzenie poziome posiada ustawienie w V, co polepsza stateczność w locie. Podwozie trójkołowe, koło przednie sprzężone z pedałami steru kierunkowego i ruchome przy kołowaniu. Przy starcie i lądowaniu jest ono blokowane. Kabina posiada widoczność we wszystkich kierunkach. Sterowanie podwójne. Silnik czterocylindrowy o chłodzeniu powietrznym mocy 140 KM. Zużycie paliwa 25 — 30 l/godz.

Rozpiętość skrzydeł	10,47 m
Długość	8,50 m
Wysokość	2,79 m
Powierzchnia nośna	16 m²
Ciężar użyteczny	451 kg
Ciężar w locie	1 077 kg
Zapas paliwa	150 l
Zapas oliwy	12
Szybkość maks.	242 km/godz.
Szybkość podróżna	215 km/godz.
Szybkość lądowania	80 km/godz.
Pułap	5 700 m
Zasięg	860 km



AL — 06 „LA FRÉGATE"

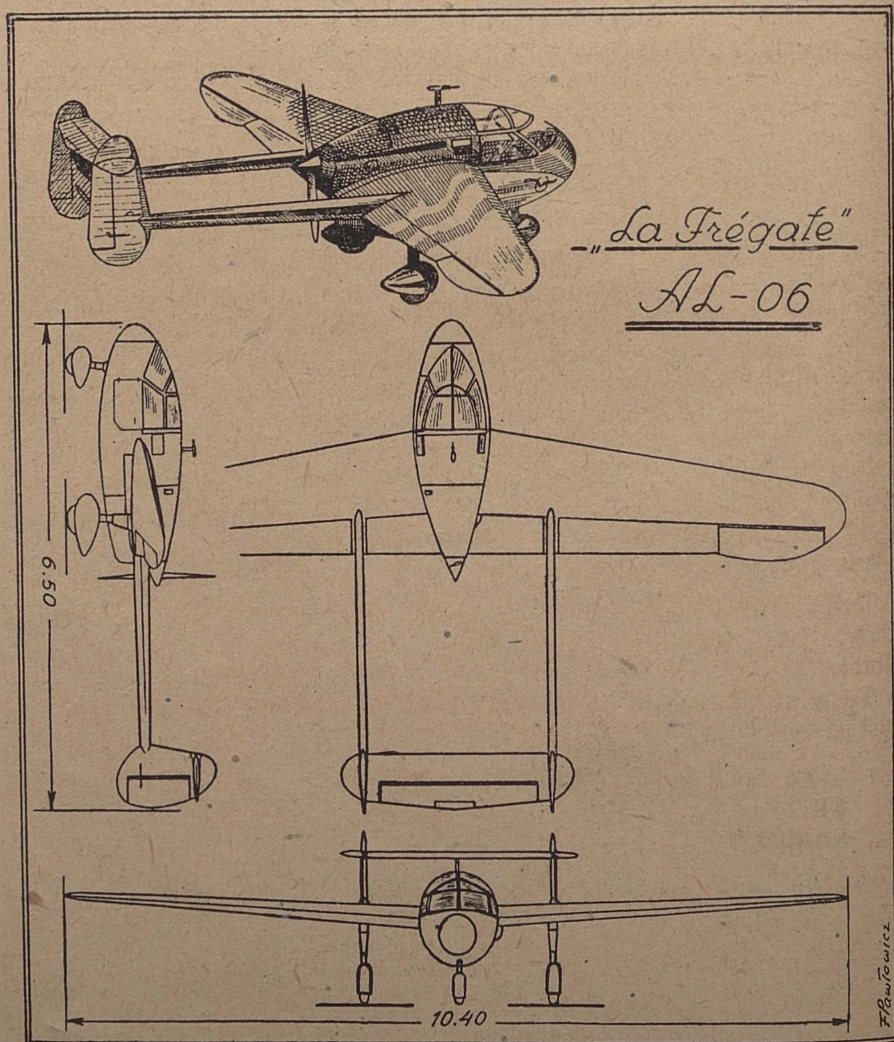
Francuskie zakłady S.N.C.A.C. wypuściły niedawno prototyp samolotu turystycznego konstrukcji inż. Larivière, AL—06 „La Frégate". Samolot ten, konstrukcji całkowicie metalowej, odznacza się czystością linii. Jest to średniopłat wolnonośny, o podwójnym usterzeniu kierunkowym, umieszczonym na końcu dwu belek, wychodzących ze środkowej partii płata. Podwozie trójkołowe, stałe. Przednie koło sterowane. Lotki, stosunkowo małej rozpiętości posiadają eliptyczny obrys krawędzi spływu. Kabina obficie oszklona i o doskonałej widoczności, mieści dwa siedzenia obok siebie. Sterowanie podwójne. Silnik czterocylindrowy, jednorzędowy o chłodzeniu powietrznym Regnier 4—JO, mocy 75 KM. Dysza wlotowa dla powietrza umieszczona jest z lewej strony silnika. Przewidziane jest również zastosowywanie innych silników mocy 150 KM, oraz chowanego podwozia.

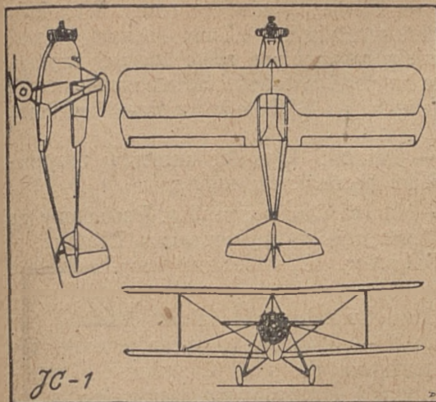
Dane samolotu AL — 06 o silniku 75 KM, podwozie stałe:

Rozpiętość	10,10 m
Długość	6,50 m
Pow. nośna	13 m²
Ciężar całk.	650 kg
Szybkość maks.	200 km/godz.
Szybkość podróżna	165 km/godz.
Szybkość lądowania	65 km/godz.
Zasięg	700 km
Zasięg maks.	2 500 km
Długość rozbiegu	225 m

Dane z silnikiem 150 KM i chowanym podwoziem:

Szybkość maks.	265 km/godz.
Szybkość podróżna	230 km/godz.





SAMOLOT TURYSTYCZNY JC—1

Również nowym turystycznym dwupłatem jest samolot JC—1, konstrukcji inż. Chapeau, tak samo zbudowany w S.N.C.A.C.

Ma on wszelkie dane, żeby stać się popularnym szkolnym samolotem w Aeroklubach, łatwym w pilotażu i ekonomicznym. Konstrukcja płatów drewniana o pokryciu płóciennym. Kadłub spawany z rur stalowych, kryty także płótnem. Silnik gwiaździsty Salmson 9 Ad B, mocy 59 KM. Śmigło trójramienne, drewniane. Typ seryjny wyposażony ma być w silniki 40 KM.

Rozpiętość	7,00 m
Długość	5,30 m
Pow. nośna	13 m²
Ciężar całkowity	439 kg
Obciążenie na m kw.	33 kg
Silnik 59 KM:	
Szybkość podr.	164 km/godz.
Szybkość min.	70 km/godz.
Zasięg	350 km
Długość rozb.	80 m
Silnik 40 KM:	
Szybkość podr.	140 km/godz.
Szybkość min.	66 km/godz.
Zasięg	650 km
Długość rozb.	100 m

SAMOLOT TRANSPORTOWY BV—144

Wkrótce po odzyskaniu niepodległości, francuskie zakłady Bréguet w Toulouse przystąpiły do budowy dwusilnikowego samolotu niemieckiego BV-144 według niemieckich planów, które wpadły w ręce konstruktorów francuskiej tej wytwórni.

W samolocie tym wprowadzono pewne zmiany w zastosowaniu silników oraz podwozia. Konstrukcja jest oryginalną ze względu na stosowaną zmianę kąta natarcia całego zespołu nośnego, przy starcie oraz przy lądowaniu. Poza tą inowacją płaty posiadają normalne klapy.

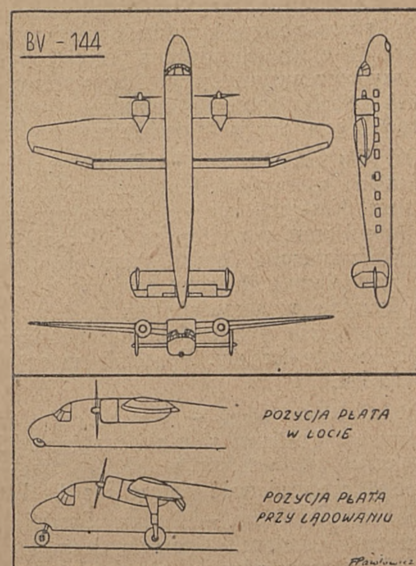
Zastosowanie nastawialnego płata nośnego zostało podyktowane zmniejszeniem wybiegu przy lądowaniu, rozbiegu przy starcie oraz zmniejszeniem szybkości przy szkolnych skokach spadochronowych, do czego również miał służyć ten samolot. Od normalnego kąta natarcia do maksymalnego, płat może posiadać 6 pozycji, które pilot ma możność sprawdzić na specjalnych przyrządach pokładowych.

Samolot ten w wersji francuskiej został zbudowany jako transportowiec dla 18 pasażerów oraz 3 członków załogi przy zasięgu 1 600 km. Ten sam samolot jako transportowiec posiada przestrzeń ładunkową 44 m³.

Jest to górnopłat o trapezoidalnych płatach. Usterzenie pionowe podwójne. Dwa silniki BMW 801 MA, o mocy 1 600 KM każdy.

Dane, dotyczące szybkości minimalnej oraz szybkości lądowania nie są jeszcze podawane. Samolot ten, jak zresztą prawie wszystkie typy Blohm i Voss nie odznacza się klasycznymi liniami.

Rozpiętość 26,90 m, długość 21,80 m, powierzchni nośna 89,40 m², ciężar w locie 13 100 kg, szybkość maksymalna 390 km/godz., szybkość podróżna 330 km/godz.



DROGI CZYTELNIKU!

Wkrótce minie rok od dnia, kiedy pierwszy numer naszego pisma ujrzał światło dzienne. Nowe i nikomu nie znane początkowo pismo, w krótkim okresie czasu zyskało sobie ogromną popularność wśród lotników, modelarzy i miłośników lotnictwa. Dowodem tego są dziesiątki listów, napływające codziennie do Redakcji. Młodzi, a często i niemłodzi już entuzjaści lotnictwa zwracają się do nas ze swoimi kłopotami lotniczymi z prośbą o radę, często dzielą się z nami o swoich spostrzeżeniach na temat SiM-u, podają nowe propozycje.

Dzięki Tobie przyjacielu, powstały w SiM-ie nowe działy, jak „Samoloty minionej wojny", „Medycyna lotnicza", „Rady starego modelarza". Dzięki Tobie, bo Ty w swoich listach do Redakcji podałeś nam pomysł stworzenia tych działów.

Z Twoich listów i z listów Twoich kolegów dowiadujemy się o Waszych zainteresowaniach i kierując się nimi, redagujemy pismo dla Was.

W ten sposób SiM stał się pismem nie tylko dla Was. Stał się Waszym pismem.

Bardzo chcielibyśmy się z Wami wszystkimi zobaczyć i porozmawiać o naszych lotniczych sprawach. Niestety, nie jest to możliwe. Dlatego też chcemy, by każdy z Was odpowiedział nam na wydrukowane na odwrocie pytania.

Jeśli nie masz czasu, by napisać szczegółowy list, wypełń wydrukowaną na odwrocie ankietę i prześlij na nasz adres.

Jest to Twoim obowiązkiem, jeśli kochasz lotnictwo, jeśli pragniesz, by Twoje pismo lotnicze stało na jak najwyższym poziomie.

ZA NAJLEPSZE WYPOWIEDZI ZOSTANIE ROZLOSOWANYCH WŚRÓD UCZESTNIKÓW ANKIETY 5 NAGRÓD, KTÓRYMI BĘDĄ 15-to MINUTOWE LOTY NAD WARSZAWĄ, NA SAMOLOCIE PO. — 2.

Czekamy na odpowiedź!

SiM



Ob. Rybka Bolesław — Skarżysko-Kamienna. Z wadą serca nie możecie zostać pilotem motorowym. Dziwię się, iż komisja lotniczo-lekarska „dała się ubłagać" i dopuściła Was do szybownictwa z wadą serca. Może obszerniej napiszę o tym przy okazji w Medycynie Lotniczej. (f).

Ob. Kerner Jerzy. — Szczecin. Zwróćcie się do miejscowego lekarza okulisty o zbadanie Waszych oczu i postawienie rozpoznania z ewentualnym przepisaniem szkieł. O wynikach t.zn. rozpoznaniu i szkłach lub leczeniu napiszcie jeszcze raz. (f)

„Trzeciak" — Słupsk. Niestety do Oficerskiej Szkoły Pilotów Was nie przyjmą. Zamiast oszukiwać lekarza podczas badania, lepiej poproście go o zbadanie i przepisanie odpowiednich okularów. W okularach również przecież możecie latać — jako pilot szybowcowy, czy nawet turystyczny. Załączony w liście rysunek ścięcia toporem nieaktualny, bo przecież nie można wykonać ścięcia, jak ja to zrobiłem. Łączę pozdrowienia. (f)

Ob. Wochna Andrzej — Zakopane. Przepraszamy Was za spóźnioną odpowiedź. List przeczytaliśmy z wielkim zainteresowaniem. Następny konkurs urządzimy według Waszego projektu. Modelarzem o podobnych do Waszych zainteresowaniach jest ob. Wojciechowski Janusz, (piszcie do niego na adres Redakcji, list przekażemy). Radzimy nawiązać z nim korespondencję. Wasze życzenie w sprawie planu modelu z napędem gumowym w międzyczasie już spełniliśmy. Prosimy Was o współpracę w dziale modelarskim. Pozostałe uwagi wykorzystamy. Czekamy na list.

Ob. Gołąbek Alfred — Krosno nad Odrą i Jerzy Minecki — Radomsko. Dokładne warunki przyjęcia do Oficerskich Szkół Lotniczych podawaliśmy w Nr. 4 „SiM" z b. r. Nie możemy przecież przedrukować jeszcze raz dla Was całego artykułu!

Ob. Rirsztel Jerzy — Toruń. Sprawa pensji nie jest jeszcze ostatecznie ustalona. „Operacja Grom 11 bis" wkrótce się skończy. Z Waszym zdaniem nie zgadza się wielu innych Czytelników, którym rysunki bardzo się podobają.

Ob. Rawicz Zbigniew — Gliwice. Nadesłana przez Was fotografia przedstawia samolot amerykański „Twin Mustang" (podwójny mustang). W modelu radzimy nie robić żadnych wycięć, gdyż wpłynie to ujemnie na jego własności aerodynamiczne. Za książki, które chcecie nadesłać do Biblioteki Lotniczej będziemy Wam bardzo wdzięczni.

Ob. Michalski Adam — Poznań. Wysyłkę numerów uregulowaliśmy. Przyznajemy Wam prenumeratę ulgową.

Ob. Buchowiecki N. — Turów. Zaszła pomyłka. Posiadamy na składzie jedynie Ogólną Instrukcję do wykonywania lotów.

Ob. Borus Emil — Goleszów. Za nadesłanie książki dziękujemy.

Ob. Ostrowski Bronisław. Świdnica. O zębach pisałem już w poczcie lotniczej. Brak 2 — 3 zębów (o jakim piszecie) nie stanowi przeszkody w przyjęciu do służby lotniczej. Uzupełnienie braków nie jest również nieodzownym warunkiem przyjęcia, jest natomiast pożądanym ze względów czysto zdrowotnych. (f).

KURS TEORETYCZNY PILOTAŻU SZYBOWCOWEGO w Warszawie

Hufiec Warszawski — Żoliborz, organizuje teoretyczny kurs szybowcowy dla wszystkich. Kurs odbędzie się w gimn. Wolframa, przy ul. Miodowej 2.

Zapisy przyjmuje się w Domu Harcerskim na Żoliborzu, ul. Pogonowskiego 1, w godz. 15—17, do dnia 15 maja br.

Opłata za kurs 250 zł.

.... wyciąć ....

ANKIETA
tygodnika
„Skrzydła i Motor"

1) Który z działów SiM-u najlepiej Ci odpowiada: historia lotnictwa, opowiadanie z walk, opisy nowych konstrukcji, meteorologia, medycyna lotnicza, aeronawigacja, krótkie wiadomości zagraniczne, plany modeli latających i redukcyjnych, „rady starego modelarza", humor lotniczy, poczta lotnicza — i dlaczego? — (Podaj tytuły artykułów) ....

2) Który z działów uważasz za niepotrzebny i dlaczego, który zaś należy rozszerzyć? ....

Jakie należałoby wprowadzić nowe działy? ....

3) Jakie konkretne korzyści dał Ci SiM? ....

4) Czy odpowiada Ci szata graficzna SiM-u? ....

5) Czy chcesz, by SiM powiększył swoją objętość? ....

6) Czy jesteś prenumeratorem SiM-u? jeśli nie, to dlaczego? ....

7) Jaki jest Twój wiek, zawód? ....

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej Red.: Janusz Przymanowski, mjr. Zast. red.: A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Zakł. Graf. „Książka", W-wa, Smolna 12. Nr. zamówienia B-30346 Opłata pocztowa uiszczona gotówką Z 740